Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1612

31. 05. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Barthel, Hans Büttner (Ingolstadt), Petra Ernstberger, Annette Faße, Elke Ferner, Gabriele Fograscher, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Günter Gloser, Klaus Hasenfratz, Monika Heubaum, Uwe Hiksch, Frank Hofmann (Volkach), Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Susanne Kastner, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Robert Leidinger, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Dr. Martin Pfaff, Karin Rehbock- Zureich, Siegfried Scheffler, Horst Schmidtbauer (Nürnberg), Erika Simm, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Wieland Sorge, Ludwig Stiegler, Jella Teuchner, Uta Titze-Stecher, Hans Georg Wagner, Berthold Wittich, Verena Wohlleben, Hanna Wolf, Heidemarie Wright

Machbarkeitsstudie des Zulaufs der Bahnstrecke München–Verona (Brennerbasistunnel)

Für einen Teil der interessierten Öffentlichkeit sind zum Bahnprojekt München–Verona z. Z. folgende Schriften zugänglich:

- „Sintesi/Kurzbericht", der spätestens im Frühjahr 1994 in einer deutsch-italienischen Fassung herausgegeben wurde und heute noch in der Bundesrepublik Deutschland als einzige autorisierte Diskussionsgrundlage zur Machbarkeit des Brennerbasistunnels dient.
- „Zusammenfassender Bericht – Machbarkeitsstudie Zulaufstrecke Nord, Machbarkeitsstudie Zulaufstrecke Süd – Zur Vorlage an das Land Tirol" vom September 1994, kombiniert mit dem „Endbericht – Relazione finale – Erläuterungsbericht Zulaufstrecke Nord" vom November 1993. Die beiden letztgenannten Berichte wurden anscheinend vom Internationalen Brennerkonsortium herausgegeben und im Spätherbst 1994 über die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) an die Abgeordneten des Tiroler Landtags verteilt. Nach Angaben von österreichischer Seite wird durch diese Berichte die 7 800 Seiten starke Machbarkeitsstudie, die den Verkehrsministern der Länder Deutschland, Italien und Österreich seit mindestens eineinhalb Jahren vorliegt, zusammengefaßt.
- Außerdem wurden im Jahre 1994 zwei Memoranden trilateral unterzeichnet:

Memorandum vom 31. Mai 1994: Politischer Grundsatzbeschluß zum stufigen Ausbau der Achse. Memorandum vom 21. November 1994: Festlegung eines Zeit- und Arbeitsplanes zur Klärung der noch offenen Fragen des stufigen Ausbaus, insbesondere Aktualisierung der Verkehrsprognose und Optimierung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit; Bericht soll bis Ende 1996 erstellt werden.

— Die Bundesregierung hat mehrfach klargestellt, daß sie sich am Bau des eigentlichen Brennerbasistunnels mit öffentlichen Mitteln nicht beteiligen wird und ihre Verantwortung für die Achse München–Verona vor allem darin sieht, die deutschen Zulaufstrecken so zeitgerecht auszubauen, daß zu jedem Zeitpunkt die erforderliche Kapazität zur Verfügung steht.

Aus dem Karten- und Zahlenmaterial der verschiedenen genannten Berichte sowie der Tatsache, daß es für Abgeordnete des Deutschen Bundestages und deutsche Landtagsabgeordnete bislang nicht möglich war, auf „legalem Wege", d. h. über die „eigenen" Verkehrsministerien des Bundes und des Landes Bayern, eine autorisierte und auf die bundesdeutschen bzw. bayerischen Probleme eingehende Fassung der Machbarkeitsstudie zu erhalten, ergeben sich folgende Fragen:

Informationspolitik der Bundesregierung:

1. Wer hat die oben angeführten Kurzberichte verfaßt?

   Seit wann liegen sie vor, bzw. seit wann sind sie der Bundesregierung bekannt?

   Wurde einer der Kurzberichte von der Bundesregierung erstellt?

2. Wer war insbesondere für die Abfassung des Endberichts zuständig, und seit welchem Zeitpunkt liegt dieser Bericht der Bundesregierung vor?

3. Inwieweit unterscheiden sich die angeführten Berichte von denen, die die Bundesregierung z. B. in der Antwort auf die schriftliche Frage Nr. 126 (Drucksache 13/160) vom Dezember 1994 angekündigt hat?

4. Wann kann die Öffentlichkeit mit einer auf die bayerische Problemstellung eingehenden Kurzfassung rechnen?

5. Warum haben z. B. Tiroler Landtagsabgeordnete die oben angeführten Berichte im Winter 1994/1995 bereits in den Händen gehalten?

   Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, daß es unter Hinweis auf nationale bundesdeutsche Weisungen aber nicht möglich war, über die ÖBB ein Exemplar zu erhalten?

6. Nach welchen Kriterien werden von der Bundesregierung die oben angeführten Berichte z. Z. an Bundestagsabgeordnete der CSU bzw. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weitergegeben?

7. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, um die bayerische Öffentlichkeit über die für sie relevanten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu unterrichten?

8. Wie wurde das Europäische Parlament über das Vorliegen der Kurzberichte informiert?

   Wann erfolgte die Übergabe der Informationen aus der Machbarkeitsstudie an das Europäische Parlament bzw. den Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich das Internationale Brennerkonsortium, das von der trilateralen Kommission mit der Funktion des Fachkoordinators betraut worden war, aus einer Reihe von international tätigen Tiefbauunternehmen zusammensetzt, deren Firmen im Falle eines Baus der Maßnahmen auch als Ausführende bzw. Betreiber in Frage kommen, also selbst eventuell einen wirtschaftlichen Nutzen aus dem Bau der Zulaufstrecken bzw. des Tunnels haben?

   Sieht die Bundesregierung durch diese Koinzidenz die Neutralität der Machbarkeitsstudie als gewährleistet, an und wenn ja, warum?

Machbarkeitsstudie und Zulaufstrecken im und zum bayerischen Inntal:

10. Was hat die Machbarkeitsstudie, deren Kurzfassungen Gegenstand dieser Anfrage sind, insgesamt gekostet?

    Wie hoch war der Anteil, den die Bundesrepublik Deutschland hierfür gezahlt hat?

11. Wie wurde die Zulaufstrecke Nord im Zusammenfassenden Bericht und im Endbericht gegenüber der im Kurzbericht vorgeschlagenen Trassenführung verändert?

    Welche Gründe gab es für diese Veränderungen?

12. In welchen Bereichen soll die Neubaustrecke im deutschen Inntal im Tunnel geführt werden, in welchen als Wannen- oder Unterflurtrassen?

13. Als „Eingangsparameter", also diejenige Größe, die in alle Berechnungen Eingang findet, wird im Zusammenfassenden Bericht „400 Züge über den Brennerübergang" genannt. Im Kurzbericht werden jedoch 322 Züge (Planfall 2010, Intraplan & Kessel 1992) erwähnt. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Differenz von 78 Zügen, und welche der genannten Zugzahlen benutzt die Bundesregierung bei ihren betriebswirtschaftlichen Berechnungen?

14. Von den erwarteten 322 Zügen (s. o.) sind laut Planfall 2010 (Intraplan & Kessel 1992) 44 internationale Personenzüge und 226 internationale Güterzüge. Wie ist das Zahlenverhältnis bei den angenommenen 400 Zügen, die den Brenner überqueren sollen?

15. Der Kurzbericht geht von einem durchschnittlichen Beförderungswert von 500 t pro grenzüberschreitendem Güterzug im zukünftigen Brennerverkehr aus. Wie hoch ist der Beförderungswert für grenzüberschreitende Güterzüge im heutigen Brennerverkehr?

Wie lang sind durchschnittlich die Güterzüge im heutigen Verkehr über den Brenner?

16. Wie groß ist heute der Beförderungswert eines „normalen" Güterzuges innerhalb der EU?

    Wie lang kann ein solcher Güterzug sein?

17. Welche prozentualen und realen Verbesserungen gegenüber der heutigen Gütertransportkapazität würden durch die Abflachung der Strecke durch den Brennerbasistunnel erreicht?

18. Nach dem Kurzbericht errechnet sich für das Jahr 2010 auf der Bahn für die Strecke Brenner–Fortezza mit 246 Zügen täglich (inklusive der nationalen italienischen Transporte) eine Fracht von 44,895 Mio. t. Das ist das knapp fünffache der Jahrestonnage von 1992, die als Ausgangspunkt angenommen wurde. Im Zusammenfassenden Bericht wird von einer Zunahme im schienenbeförderten Güterverkehr von 2 % bis maximal 5 % ausgegangen. Ein jährlicher Frachtzuwachs von 5 % ergäbe zwischen 1992 und 2010 eine Steigerung um das 2,4fache. Der Unterschied beider Prognosen beträgt 100 %. Welche der beiden Berechnungen verwendet die Bundesregierung bei der Feststellung der Betriebswirtschaftlichkeit, der Kapitalkosten, der volkswirtschaftlichen Analyse?

19. Im Kurzbericht und im Zusammenfassenden Bericht wurde ein Anheben der Prognosezahlen für Güterzüge von der Kessel & Intraplan-Studie 1991 zur Kessel & Intraplan-Studie 1992 mit der Öffnung Ost begründet. Allein die Anhebung der Prognose um 62 Güterzüge pro Tag entspricht einer Anhebung der prognostizierten Jahrestonnage um 11,32 Mio. t. Das ist das 1,22fache der Jahrestonnage 1992. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Frachtzahlen seit der Öffnung Ost und durch die Öffnung Ost bei der DB dramatisch zurückgegangen sind?

20. Wie wirkt sich der Beitritt Österreichs, der auf der Straße zu einem Ansteigen der Lkw-Zahlen von rund 25 % geführt hat, in die EU bislang auf die Entwicklung beim schienenbeförderten Gütertransitverkehr über den Brenner aus?

21. Die Entwurfsgeschwindigkeit auf der zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Großkarolinenfeld und Brannenburg ist laut Kurzbericht mit 250 km/h vorgesehen. Auf ihr sollen sowohl die sog. hochwertigen Brennerreisezüge als auch die von München kommenden Güterzüge des Transitverkehrs Rosenheim umfahren. Die Geschwindigkeit dieser Güterzüge wird mit 160 km/h beschrieben. Ist der Bundesregierung bekannt, daß wegen technischer Schwierigkeiten insbesondere im Bereich der Bremsung der Bau des Hochgeschwindigkeitsgüterzuges eingestellt wurde und die angestrebte Höchstgeschwindigkeit bei Güterzügen derzeit bei 120 km/h liegt?

22. Welche Schwierigkeiten sieht die Bundesregierung unter dem Aspekt dieser unterschiedlichen Geschwindigkeiten bei der gemeinsamen Benutzung der Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Hochgeschwindigkeits-Personenzüge und -Güterzüge?

23. Wie begründet die Bundesregierung die geplante Zusammenführung der Gleise mit Überholbahnhof in Brannenburg und die Tatsache, daß eine Tunnellösung erst ab dem Ort Niederaudorf vorgesehen ist?

    Ist es richtig, daß ein Hochgeschwindigkeits-Personenzug den Bahnhof Brannenburg mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h durchfahren soll und von dort mit ebendieser Geschwindigkeit auf der bestehenden Strecke weiterfahren soll?

    Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um die Bewohner der Orte Brannenburg und Flintsbach vor den Auswirkungen dieser Streckenführung zu schützen?

24. Welche Reisegeschwindigkeit für Reise- und Güterzüge hält die Bundesregierung auf der Brennerstrecke für möglich?

    Mit welchen Reisezeiten für Personen bzw. Güter ist günstigstenfalls für die Strecke zwischen München und Verona zu rechnen?

25. Welche Rolle spielt die Fernverkehrsstrecke München–Mühldorf–Freilassing bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen der nördlichen Zulaufstrecke zum Brennerübergang?

    Wie ist die künftige Wirtschaftlichkeit (Kostendeckung) der Bahnstrecke München–Mühldorf–Freilassing einzuschätzen?

26. Welcher Anteil des Schienentransitverkehrs in Richtung Italien könnte bei einem kurz- bzw. mittelfristigen Ausbau dieser Strecke über den Tauerntunnel abgeleitet werden?

27. Wie hoch ist derzeit die Auslastung der Gütertransitzüge über den Brenner?

28. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher getroffen, um auf der Brennerstrecke den Lkw-Transitverkehr zu reduzieren?

    Welchen Erfolg konnte sie verzeichnen?

29. Ist der Bundesregierung bekannt, um wieviel sich die Kosten für den Lkw-Gütertransport über den Brenner erhöhen müßten, um 10 % des straßenbeförderten Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern?

Bonn, den 31. Mai 1995

Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Barthel
Hans Büttner (Ingolstadt)
Petra Ernstberger
Annette Faße
Elke Ferner
Gabriele Fograscher
Monika Ganseforth
Iris Gleicke
Günter Gloser
Klaus Hasenfratz
Monika Heubaum
Uwe Hiksch
Frank Hofmann (Volkach)
Lothar Ibrügger
Brunhilde Irber
Susanne Kastner
Walter Kolbow
Horst Kubatschka
Robert Leidinger

Ulrike Mascher
Christoph Matschie
Heide Mattischeck
Jutta Müller (Völklingen)
Günther Oesinghaus
Dr. Martin Pfaff
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Horst Schmidtbauer (Nürnberg)
Erika Simm
Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk
Wieland Sorge
Ludwig Stiegler
Jella Teuchner
Uta Titze-Stecher
Hans Georg Wagner
Berthold Wittich
Verena Wohlleben
Hanna Wolf
Heidemarie Wright

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333